日中全面戦争期の日本海航路

大　宮　　誠

はじめに

本稿では、日中全面戦争期の日本海航路について、その実態を運航会社、使用された船舶、寄港地、航海度数などの推移を明らかにするとともに、どのような政策が背景にあったのかを検討したい。また、航路等の改善に対する当時の人々の認識と期待、活動についても検討したい。

日本海航路に関する先行研究では、次のものがある。芳井研一氏は「「裏日本」脱却の夢と現実」(1) で、1918年の清津・敦賀間の命令航路開設から1941年10月に開催された「第２回日本海経済連盟総会」までの間について、民間汽船会社、中央官庁あるいは陸軍などの思惑を検討しつつ、輸出入貨物の数量にも触れながら、日本海航路の展開過程を詳しく論じている。また白木沢旭児氏は「戦前期の日満交通路と福井県　―「日本海湖水化」の時代―」(2) で、「第１回日本海商業委員会」（1935（昭和10）年11月）、福井新聞の「敦賀港振興座談会」（1938（昭和13）年３月）、「日満経済懇談会」（1940（昭和15）年）などの速記録あるいは記事を分析しながら、港の実態、航路の実態を明らかにしている。また1937年から1941年までの間、『大日本帝国港湾統計』を用いて、敦賀港、大阪港、名古屋港と北朝鮮３港との移出入貨物について比較検討している。

これらの先行研究を踏まえて、『海事摘要』、『日本海汽船株式会社五十年史』や『北日本汽船株式会社二十五年史』などを用いて、航路の改善がどのようになされたのか、使用された船舶がどのようなものであったかを明らかにしたい。また、当時の人々の認識と期待については『日満交通懇談会速記録』を用いて分析したい。航路等の改善に関しては、港湾の施設・機能の改善についても重要な課題であるが、本稿では、航路の改善と使用船舶の改善について検討する。また、日中全面戦争期のうち、海事行政が大きく変貌したアジア・太平洋戦争期の前までを取り上げ検討する。

１　日本海航路の輸送実態

本章では日本海航路の旅客輸送の実態について、その推移をみてみよう。

日本内地から新潟港、敦賀港、下関港を経由して、大陸（朝鮮、満洲国、中国）とを往来した人々の数を、各港の比較可能な『鉄道統計資料』等の「鉄道各駅旅客発著通過人員表」によって年度別の推移をみてみよう (3)。各駅旅客発著通過者数で、新潟駅では日本海航路

表１　鉄道統計にみる航路別往来者数

単位：人

	全航路				日本海航路新潟北鮮線				日本海航路敦賀北鮮線				関釜航路			
	日本内地から大陸へ				新潟港から北鮮へ				敦賀港から北鮮へ				下関港から釜山港へ			
	朝　鮮	満洲国	中　国	計	朝　鮮	満　州	中　国	計	朝　鮮	満　州	中　国	計	朝　鮮	満　州	中　国	計
1935	343,635	116,679	4,140	464,454	612	129	0	741	2,483	926	0	3,409	322,233	74,269	56	396,558
1936	378,771	120,550	5,020	504,341	1,109	515	0	1,624	3,534	1,997	0	5,531	353,407	80,351	3	433,761
1937	426,179	157,728	4,636	588,543	1,433	2,439	0	3,872	3,441	4,134	0	7,575	398,914	113,478	196	512,588
1938	553,499	249,724	16,067	819,290	9,953	7,953	1	17,907	10,302	5,483	0	15,785	505,851	185,843	7,792	699,486
1939	664,631	345,580	49,977	1,060,188	10,540	15,169	17	25,726	11,016	9,031	41	20,088	609,380	267,802	35,013	912,195
1940	821,913	394,438	52,608	1,268,959	10,610	22,292	15	32,917	9,610	10,413	349	20,372	754,235	295,899	35,979	1,086,113
1941	820,524	393,344	51,166	1,265,034	6,743	18,881	87	25,711	11,833	11,892	23	23,748	747,847	286,491	33,735	1,068,073
	大陸から日本内地へ				北鮮から新潟港へ				北鮮から敦賀港へ				釜山港から下関港へ			
	朝　鮮	満洲国	中　国	計	朝　鮮	満　州	中　国	計	朝　鮮	満　州	中　国	計	朝　鮮	満　州	中　国	計
1935	379,105	114,542	2,264	495,911	524	122	0	646	3,379	721	0	4,100	357,028	62,381	23	419,432
1936	420,693	125,410	1,980	548,083	837	291	0	1,128	4,724	1,597	0	6,321	393,709	72,787	2	466,498
1937	447,837	156,021	1,200	605,058	1,235	1,387	0	2,622	4,766	4,421	0	9,187	419,096	97,161	44	516,301
1938	542,634	216,793	6,391	765,818	2,507	5,640	0	8,147	5,299	5,645	0	10,944	508,614	141,761	4,128	654,503
1939	725,757	268,753	34,090	1,028,600	5,575	11,420	108	17,103	6,492	7,996	6	14,494	678,145	177,256	25,463	880,864
1940	864,357	387,555	62,166	1,314,078	8,262	23,331	21	31,614	8,663	10,324	5	18,992	800,031	255,728	47,250	1,103,009
1941	796,274	474,803	65,262	1,336,339	7,342	21,377	56	28,775	9,953	9,776	56	19,785	734,115	347,124	51,158	1,132,397

注１：全航路には上記３航路（線）のほか、神戸大連線、門司大連線、下関麗水線及び下関清津線を含む。
注２：「鉄道各駅旅客発著通過人員及手荷物箇数表」（『鉄道統計資料』昭和10、11、12、13、14年度、『鉄道統計』昭和15、16年度）から作成。

新潟北鮮線の、敦賀港駅では日本海航路敦賀北鮮線の、また下関駅では関釜航路の乗降船客を把握することができる。表１の朝鮮、満洲国、中国の区分は通過者の大陸での発著鉄道線路別等を集計したものである。この統計では、日本内地から大陸への往来の85％前後が関釜航路を利用していることがわかる。日中戦争期における全航路と比較すると、新潟北鮮線が満洲国との往来で1.2～5.8％であるが、朝鮮、満洲国、中国の合計では0.5～2.5％である。同様に敦賀北鮮線では満洲国との往来で2.4～2.7％であるが、合計では1.4～1.7％を占めるにすぎない。しかし往来者を実数でみると新潟北鮮線及び敦賀北鮮線とも1938（昭和13）年度から往来が大きく伸びていることがわかる。特に新潟北鮮線では39（昭和14）年度から満洲国への往来増加が顕著であった。

筆者は「新潟北鮮線」乗船客の事例約1,100件、48,000人の乗船の目的を分析し、実態を検討した[(4)]。

乗船客中の、最大のグループは、満洲への農業移民に関係する人々であった。満洲農業移民と満蒙開拓青少年義勇軍で乗船客の過半を占め、さらに開拓地等への視察者が多く乗船した。1936（昭和11）年の「満洲農業移民20カ年100万戸送出計画」の決定や、38（昭和13）年８月12日の閣議で「新潟北鮮線」が東京・新京を結ぶルートを日満連結の幹線とし、主として移民輸送を行うことが了解された[(5)]ことを背景に農業移民・家族の渡満が激増している。満蒙開拓青少年義勇軍制度が1937（昭和12）年11月に閣議決定された。翌38（昭和13）年４月には早くも第一陣が新潟港から渡満した。1939（昭和14）年の4,413人をピークに、1944（昭和19）年までの間新潟港から送出された。1938（昭和13）年以降には視察者が増加

している。「20カ年100万戸送出計画」、「分村分郷計画」の本格化や義勇軍制度制定により、これらを推進するため、行政関係者、農業団体関係者、移住する農民の代表者、教育関係者が、開拓地への視察に派遣されている。

1937（昭和12）年４月からは「満洲産業開発五カ年計画」が、翌38（昭和13）年４月からは「修正計画」が実施された。「修正計画」では鉱工業部門を中心に計画が拡大され、関連する多くの特殊会社が設立された。また、1939（昭和14）年６月からは対ソ国境地帯の戦略的整備・開発を目的とする北辺振興三カ年計画が実施に移されたため、多くの技術者や労働者が必要となった。これらを背景に、鉱工業企業の要請に応えた「大陸の産業小戦士」と呼ばれた人材が渡満し、満洲の重工業会社等に就職した[(6)]。開発の進展にともない北満、東満などの満洲国奥地向け建築・建設資材など木材需要が増加した。日本人人口の増加に伴う建築需要増大に対応する人材が必要とされた。満洲林業株式会社へ就職する林業関係者[(7)]や、牡丹江、虎林など各地へ大工などの出稼ぎ者が乗船客となった[(8)]。

また、1938（昭和13）年３月には満洲建設勤労奉仕隊制度が創設され、翌39（昭和14）年から毎年6,800～9,500人が派遣された。彼らは満洲国の産業開発や国土建設、開拓団建設にあたった。新潟港からは1939（昭和14）年以降2,000～3,500人の隊員が乗船した。

このほかの乗船客では、新潟市内高等小学校児童の見学旅行、大陸に販路拡大や見本市開催のため経済人の往来があった。1937（昭和12）年７月の日中戦争開始以降には、満洲国および中国への師団増派に伴って「郷土部隊」・「皇軍」への慰問団が乗船した。

大陸からは、1938（昭和13）年、39（昭和14）年、40（昭和15）年に、大学生、師道学校学生、高等女学校生徒などの修学旅行や、満洲国官吏、警察官が日本の行政制度の視察のため日本内地を訪れる団体が大きく増加した。修学旅行は、東京、名古屋、大阪のほか日光、宇治、奈良などを観光した[(9)]。「新潟北鮮線」は大陸と日本国内を周遊する経路の一つとして利用された。

２　日本海航路の改善

この章では、乗船客が増加する日本海航路がどのような会社により運航され、どのように改善されたか、政府の海運政策を踏まえて検討したい。日本海航路の命令内容の推移は表４のとおりである。

はじめに日本海を横断していた航路について概観しよう。表２は1935（昭和10）年の清津、羅津、雄基港の北鮮三港と日本海側諸港とを往復する定期航路の一覧である。新潟港と北鮮間では、日本海汽船が運航する逓信省及び新潟市の命令航路と、朝鮮郵船が運航する朝鮮総督府命令航路の２航路があった。敦賀港と北鮮間では北日本汽船が運航する逓信省命令航路の敦賀北鮮線と敦賀浦塩斯徳線及び朝鮮郵船が運航する朝鮮総督府命令航路清津敦賀線の３航路があった。伏木港と北鮮間では北陸汽船が運航する富山県命令航路伏木北鮮線と朝鮮総

表２　北鮮三港寄港定期航路（裏日本）

航路（線名）	種別	寄港地	航海度数			使用船舶			貨客船別	経営者
			雄基	羅津	清津	船名	総トン数	積載重量噸		
新潟－北鮮	逓信省及び新潟市命令	雄基、羅津、清津、新潟	３／月	３／月	３／月	嘉義丸	2,346	3,010	貨客	日本海汽船
北鮮－新潟	朝鮮総督府命令	雄基、羅津、清津、新潟	３／月	３／月	３／月	新京丸	2,670	4,102	貨客	朝鮮郵船
敦賀－北鮮	逓信省命令	雄基、羅津、清津、敦賀	３／月	３／月	３／月	満洲丸	3,054	2,200	貨客	北日本汽船
敦賀－浦塩	逓信省命令	浦塩、雄基、羅津、清津、敦賀	３／月	３／月	３／月	さいべりあ丸	3,462	5,100	貨客	北日本汽船
清津－敦賀	朝鮮総督府命令	雄基、羅津、清津、城津、元山、敦賀、新舞鶴、宮津、境	２／月	２／月	２／月	慶安丸	2,091	3,030	貨客	朝鮮郵船
伏木－北鮮	富山県命令	雄基、清津、伏木、七尾	３／月	－	３／月	北鮮丸	2,256	3,200	貨客	北陸汽船
北陸－北鮮	朝鮮総督府、逓信省、富山県、石川県命令	清津、元山、興南、城津、伏木、七尾	－	－	23／年	北祐丸	1,450	2,114	貨客	北陸汽船
北海道－北鮮	朝鮮総督府命令	雄基、清津、城津、西湖津、元山、伏木、新潟、船川、青森、函館、小樽	18／年	－	18／年	笠戸丸	1,422	1,924	貨客	嶋谷汽船
樺太－北鮮	自営	雄基、羅津、清津、城津、羅南、舞鶴、敦賀、新潟、伏木、滑川、魚津、船川、小樽、大泊、本斗、眞岡、野田、泊居、久春内、恵須取	１／月	１／月	１／月	紅海丸	1,266	2,055	貨物	北日本汽船
						温州丸	1,185	1,457		

注：「北鮮三港比較」（日満実業協会、1935年、11-12頁）より作成。

表３　北鮮三港寄港定期航路（表日本）

航路（線名）	種　別	航海度数	使用船舶	経営者
東京－北鮮	自営	1.5／月	雲南丸、四川丸	大阪商船
北鮮－横浜	自営	８／年	長白山丸	朝鮮郵船
名古屋－雄基	朝鮮陸軍命令	７／半年	立神丸	朝鮮郵船
雄基－大阪	朝鮮総督府命令	24／半年	榮江丸、春川丸	朝鮮郵船
雄基－大阪	自営	１／月	京畿丸	朝鮮郵船
大阪－清津	自営	９／月	貴州丸、武昌丸	大阪商船
大阪－清津	自営	９／月	河南丸、慶運丸	大阪商船
大阪－北鮮	自営	４／半年	第二鳥清丸、神天丸	大阪商船
大阪－浦塩	朝鮮総督府命令	16／半年	漢江丸、慶州丸	朝鮮郵船
台湾－北鮮	自営	１／月	江蘇丸	大阪商船

注１：台湾-北鮮線は、博多、長崎、鹿児島に寄港。
注２：「北鮮三港比較」（日満実業協会、1935年、11-12頁）より作成。

督府・逓信省・富山県・石川県命令航路の北陸北鮮線の２航路であった。このほか島谷汽船が運航する朝鮮総督府命令航路北海道北鮮線が伏木・新潟港を寄港しており、また北日本汽船の自営航路である樺太北鮮線も敦賀・新潟・伏木港に寄港していた。

北鮮三港と表日本各港との間には表３で示すような航路が開設されていた。名古屋雄基線は朝鮮陸軍命令航路、雄基大阪線及び大阪浦塩斯徳線は朝鮮総督府命令航路であった。これ以外の７航路は大阪商船または朝鮮郵船の自営航路であった。

⑴　日中戦争勃発から1938（昭和13）年８月まで

本節では、1937（昭和12）年７月の日中戦争勃発から1938（昭和13）年８月12日の閣議で、東京・新潟・羅津・新京を結ぶルートが日満連絡の幹線とし、主として移民輸送を行うこと

が了承された時期までを検討する。

日中戦争勃発は、東北満洲から北部朝鮮を経由し日本本土に達する日本海沿岸諸港へのルートの重要性が再認識された。日本海航路は経済的な観点からだけではなく日満両国の国防という観点からも、その重要性が強調された。

ア　新潟北鮮線

最初に新潟北鮮線の逓信省命令航路となった1935（昭和10）年４月からみてみよう。逓信省命令航路新潟北鮮線は、同年３月に北日本汽船株式会社と嶋谷汽船株式会社が共同出資した日本海汽船株式会社により運航された。経営の実態は北日本汽船が担った。新潟を起点地とし清津を寄港地に羅津を終点地とし、「政府補助は２万円以内、就航会社は日本海汽船株式会社」という命令であった[10]。４月および５月は代船として鮮海丸（総トン数2,127トン、旅客定員241人）が配船され、６月３日からは日本海汽船の嘉義丸（総トン数2,346トン、最強速力15.5海里、旅客定員249人）が就航した。航海度数は月３回、年36回であった。翌36（昭和11）年度も同様であった。

1937（昭和12）年度の逓信省の命令内容は表４に示すとおりである。前年度から変更された項目は、総トン数が２千トンから３千トンに、最強速力が12海里以上から15海里以上と改善された。

日本海汽船では嘉義丸に替え満洲丸（総トン数3,053トン、最強速力16海里、旅客定員506人）を就航させた。また、航海度数を命令内容を超える年44回とし、旅客輸送力を大幅に増加させた[11]。

イ　敦賀北鮮線

次に敦賀清津直航線は、1928（昭和3）年1月に北日本汽船によって開設された。船舶は伏木丸（総トン数1,332トン）が使用された。1933（昭和８）年４月には逓信省の命令航路となった。同年10月15日の清津新京間直通列車の運転や、満洲国内の鉄道線路が延長され東北満洲と内地間を往復する最短最捷路となった。また北鮮地方の資源開発が始ったことにより、航路の敦賀清津線の重要性が増した。1933（昭和８）年５月21日以降の使用船舶は、鉄道省から購入した高麗丸を改装し、改称した満洲丸（総トン数3,053トン、最強速力16海里、旅客定員506人）であった。満洲丸は1937（昭和12）年８月まで使用し、その後ははるびん丸（総トン数5,167トン、最強速力17海里、旅客定員766人）を就航させた[12]。

ウ　敦賀北鮮浦塩線

敦賀浦塩斯徳線は、1907（明治40）年大阪商船会社が逓信省の命令により創設した航路であった。1929（昭和４）年４月に北日本汽船が承継した。これは前年１月に敦賀北鮮線を開設した北日本汽船が、同航路と併せて経営の合理化を図るとともに、日本海横断航路の経営は同社の地歩確立をもたらすものとの判断があった。船舶は大阪商船から譲渡された天草丸（総トン数2,344トン最強速力14海里、旅客定員267人）を使用した。1935（昭和10）年５月26日敦賀発の航海からさいべりや丸（総トン数3,462トン、最強速力16.5海里、旅客定員430人）

表４　命令航路（日本海航路）一覧

【政府命令航路】

	区分		1937（昭和12）年度	1938（昭和13）年度		1939（昭和14）年度	1940（昭和15）年度
				４～７月	８月～		
新潟北鮮線	使用船舶	総トン数	３千トン以上	３千トン以上	３千トン以上	３千トン以上	３千トン以上
		最強速力	１時間15海里以上	１時間15海里以上	１時間15海里以上及び16海里以上	１時間15海里以上	１時間15海里以上
		船舶数	１艘	１艘	２艘	２艘	４艘
	航海度数	毎月	３回以上	３回以上	６回以上	６回以上	15回以上（２月は14回以上）
		１年間	36航海以上	60航海以上		72航海以上	180航海以上
	航路		新潟羅津間	新潟羅津間		新潟羅津間	新潟羅津間
	寄港地	㈠起点地	新潟	新潟		新潟	新潟
		㈡寄港地	往復航共清津	往復航共清津		往復航共清津	－
		㈢終点地	羅津	羅津		羅津	羅津
		㈣廻航地	羅津碇泊中雄基可	羅津停泊中に雄基可		羅津碇泊中雄基可	羅津停泊中清津に要廻航
	受命者		日本海汽船株式会社	日本海汽船株式会社		北日本汽船株式会社	日本海汽船株式会社
敦賀北鮮線	使用船舶	総トン数	５千トン	５千トン		５千トン	４千トン以上及び２千トン以上
		最強速力	１時間15海里以上	１時間15海里以上		１時間15海里以上	１時間16海里以上及び１時間13海里以上
		船舶数	１艘	１艘		１艘	２艘
	航海度数	毎月	３回以上	３回以上		３回以上	６回以上
		１年間	36航海以上	36航海以上		36航海以上	72航海以上
	航路		敦賀羅津間	敦賀羅津間		敦賀羅津間	敦賀羅津間
	寄港地	㈠起点地	敦賀	敦賀		敦賀	敦賀
		㈡寄港地	往復航共清津	往復航共清津		往復航共清津	往復航共清津
		㈢終点地	羅津	羅津		羅津	羅津
		㈣廻航地	羅津碇泊中雄基可	羅津停泊中に雄基可		羅津碇泊中雄基可	羅津停泊中に雄基可
	受命者		北日本汽船株式会社	北日本汽船株式会社		北日本汽船株式会社	日本海汽船株式会社
浦塩斯徳直航線	使用船舶	総トン数	２千トン以上	２千トン以上		４千トン以上	４千トン以上
		最強速力	１時間13海里以上	１時間13海里以上		１時間16海里以上	１時間15海里以上
		船舶数	１艘	１艘		１艘	１艘
	航海度数	毎月	３回以上	３回以上		3回以上	３回以上
		１年間	36航海以上	36航海以上		36航海以上	36航海以上
		備考	冬季航海停止可	冬季航海停止可		冬季航海停止可	冬季航海停止可
	航路		敦賀浦塩斯徳間	敦賀浦塩斯徳間		敦賀浦塩斯徳間	敦賀浦塩斯徳間
	寄港地	㈠起点地	敦賀	敦賀		敦賀	敦賀
		㈡寄港地	往復航共清津、羅津又は雄基	往復航共清津、羅津		往復航共清津、羅津	往復航共清津、羅津
		㈢終点地	浦塩斯徳	浦塩斯徳		浦塩斯徳	浦塩斯徳
	受命者		北日本汽船株式会社	北日本汽船株式会社		北日本汽船株式会社	日本海汽船株式会社

【富山県・石川県命令航路】　　【政府命令航路】

	区分		1937（昭和12）年度	1938（昭和13）年	1939（昭和14）年度	1940（昭和15）年度	
						４～８月	９月～
伏木朝鮮東岸線	使用船舶	総トン数	２千トン以上	２千トン以上	２千トン以上	２千トン以上	
		最強速力	１時間11海里以上	１時間11海里以上	１時間11海里以上	１時間11海里以上	
		船舶数	１艘	１艘	１艘	１艘	
	航海度数	毎月	２回以上	２回以上	２回以上	２回以上	
		１年間	30回以上	30回以上	30回以上	57回以上	
	航路		伏木清津間	伏木清津間	伏木清津間	伏木羅津間	
	寄港地	㈠起点地	伏木	伏木	伏木	伏木	
		㈡寄港地	往航　羅津 復航　直航	往航　七尾 復航　羅津	往航　七尾 復航　羅津	往航　清津 復航　清津、伏木、七尾	往航　七尾、清津

伏木朝鮮東岸線	寄港地	㈠終点地	清津	清津	清津	羅津
		㈡臨時寄港地、廻航地	臨時寄港地雄基、伏木碇泊中七尾、東岩瀬に、清津碇泊中漁大津、城津、興南、元山に廻航可	臨時寄港地雄基、伏木碇泊中東岩瀬、清津碇泊中漁大津、城津、新浦、元山、興南、長箭に廻航可	臨時寄港地雄基、伏木碇泊中東岩瀬、清津碇泊中漁大津、城津、新浦、元山、興南、長箭に廻航可	臨時寄港地元山、興南、城津、雄基、伏木碇泊中東岩瀬に廻航可
	受命者		北陸汽船株式会社	北陸汽船株式会社	北日本汽船株式会社	日本海汽船株式会社

注：逓信省の『昭和12年海事摘要』（85頁）、『昭和13年海事摘要』（86-87頁）、『昭和14年海事摘要』（75頁）及び『昭和15年海事摘要』（82-83頁）から作成した。昭和16年の『海事摘要』は資料が不明のため記載できない。

を就航させた。さいべりや丸は聖光丸を改称したもので北日本汽船で購入後改装した[13]。

輸送貨物は、満洲国の北満鉄道接収に伴う交換物資が敦賀港からウラジオストク港へ輸送されていたため、1935（昭和10）、36（昭和11）及び37（昭和12）年度はそれに応じた収入があった。1938（昭和13）年度に入ると交換物資の輸送が終了したため、僅かな貨物と郵便物、外交関係などの人々の往来などに限られた。往復航とも北鮮に寄港している航路であった[14]。

エ　伏木朝鮮東岸線

伏木北鮮線は1920（大正９）年に創立した北陸汽船株式会社が、富山県、石川県、逓信省（逓信省の補助金は富山石川両県に委託されていた）及び朝鮮総督府の補助命令を受け運航していた[15]。表２に示すように、富山県のみの補助を受けた伏木北鮮線は北鮮丸（総トン数2,256トン）が、朝鮮総督府などの補助を受けた北陸北鮮線は北祐丸（総トン数1,450トン）が運航された。1937（昭和12）年４月以降は、北鮮丸１隻が富山県・石川県命令航路伏木朝鮮東岸線を運航した。なお朝鮮総督府の補助金は1937（昭和12）年度末で廃止された[16]。

⑵　1938年８月から国策会社日本海汽船設立まで

農業移民、満蒙開拓青少年義勇軍や満洲建設勤労奉仕隊などの輸送で、新潟北鮮線や敦賀北鮮線では旅客輸送量が大幅に増加した時期であった。逓信省および船舶会社がどのように対応したかみてみよう。

ア　新潟北鮮線

新潟北鮮線に対する命令内容は、1938（昭和13）年８月以降大きく変化した。船舶数が１隻から２隻に、航海度数も月３回から月６回に倍増された。これに対応するため、日本海汽船では満洲丸に加え新造船である月山丸（総トン数4,515トン、最強速力17海里、旅客定員758人、砕氷型）を就航させた。旅客輸送力はこれまでの２倍以上となった。さらに1939（昭和14）年５月からはさいべりや丸（総トン数3,462トン、最強速力16.5海里、旅客定員430人）が加わっている。

この時期は、国策会社設立に向けた動きがあった。新会社設立については、関東軍の強力な支援のもとに、満鉄が事業の延長として日本海航路を経営する意向を示して来たが、当時の北日本汽船社長野村治一良らは海運業者がこれにあたるべきであるとして反対し、逓信省もこれに同調した。最終的には1938（昭和13）年11月北日本汽船の日本海航路を根幹とし、

満鉄と朝鮮郵船が加わり、３社が連合して新会社を設立することとなった[17]。同年11月11日に閣議で「東北満洲裏日本交通革新並びに北鮮三港開発に関する件」は日本海海運株式会社（仮称）設立協議会の設置と東北満洲の開発、国策移民の推進や東北満洲、北鮮と裏日本の交通の刷新のほか「国防的諸要素を培養し国家の有事に備える」ことなどが決定された[18]。翌39（昭和14）年早々に、政府は逓信大臣永井柳太郎を設立協議委員長とする「日本海海運株式会社（仮称）」設立協議委員および幹事を任命し、設立要綱、定款案、事業目論見書、出資財産評価方法要綱案、出資に関する了解事項、船員引き継ぎ方針などについて協議し、ほぼその大綱を決定した[19]。また国策会社「日本海海運株式会社（仮称）」の早期設立を要望する動きも活発であった[20]。

1939（昭和14）年１月31日に北日本汽船は日本海汽船を買収し、２月１日以降新潟北鮮線の運航を継承した。これは「日本海横断航路統制会社」の設立を前提に、新潟北鮮線の経営を名実ともに北日本汽船に移すものであった[21]。

イ　敦賀北鮮線

敦賀北鮮線は逓信省の命令内容も変化なく、従来に引き続きはるびん丸（総トン数5,167トン、最強速力17海里、旅客定員766人）が就航していた。

ウ　敦賀北鮮浦塩線

敦賀北鮮浦塩線は1939（昭和14）年度の命令内容が改善された。それまで使用船舶の総トン数が２千トン以上であったものが4千トンに増強された。それまで運航していたさいべりや丸に替わり新造船の気比丸（総トン数4,522トン、最強速力17海里、旅客定員758人、砕氷型）が就航し、旅客輸送が増強された。

エ　伏木朝鮮東岸線

伏木朝鮮東岸線は北陸汽船が富山県・石川県の命令航路として運航していた。1938（昭和13）年10月１日に、北陸汽船は北日本汽船に吸収合併された。船舶及び航路は北日本汽船が継承した。航路は引き続き北鮮丸（総トン数2,257トン）が使用され、伏木、七尾を起点とし北鮮三港並びに朝鮮東岸諸港を往復した。北陸汽船の合併も、日本海汽船の合併と同様に、「日本海横断航路統制会社」の設立を前提にしたものであった[22]。

⑶　国策会社日本海汽船の設立からアジア・太平洋戦争の開始まで

ここでは国策会社日本海汽船が営業を開始した1940（昭和15）年２月11日から1941（昭和16）年末までの航路の改善状況を検討する。

日本海汽船株式会社は、社長は野村治一郎、資本金は3,000万円（払い込み1,200万円）で、大株主は北日本汽船㈱56％、大連汽船㈱38％、朝鮮郵船㈱５％で発足した[23]。1940（昭和15）年４月19日に野村は「北日本汽船経営の新潟・北鮮線、敦賀・浦塩線及び伏木・北鮮線の日本海における三大幹線を引受け，これを強化すべく鋭意拡大に努力いたしているのであります。さしあたり新潟・北鮮線は隔日航海とし、また伏木・北鮮線月５航海に、さらに敦

賀・北鮮線の増発を準備中であります」と述べている[24]。

ア　新潟北鮮線

1940（昭和15）年度の逓信省の命令内容は大きく変わった。使用船舶数は４隻とし、航海度数は毎月15回（２月は14回）以上、年間180回以上とした。隔日運航となったのである。

満洲丸、月山丸、さいべりや丸に加え天草丸（総トン数2,341トン、最強速力12海里、旅客定員267人）を就航させた。天草丸は命令内容を満たすものではなく、隔日運航体制を整えるため就航させたものであった。日本海汽船では新造船白山丸（総トン数4,351トン、最強速力16.3海里、旅客定員685人）の建造を進めていたが、就航したのは翌41（昭和16）年８月28日からであった。

イ　敦賀北鮮線

敦賀北鮮線も命令内容に変更があった。使用船舶は２隻とし、航海度数は月６回以上、年間72回以上というものであった。配船された船舶ははるびん丸のほかは気比丸であった。

ウ　敦賀北鮮浦塩線

命令内容に変化はないが、就航していた船舶は不明である。

エ　伏木朝鮮東岸線

伏木朝鮮東岸線は1940（昭和15）年４月から逓信省の命令航路となった。従来との変更点は年間の航海度数が30回以上から57回以上に増加された。

1941（昭和16）年11月５日清津沖の東経131°北緯40°で、日本海航路敦賀北鮮線の気比丸が触雷沈没し乗員20名乗客136名が死亡した。この気比丸事件は各方面に大きな衝撃を与えた。清津商工会議所は直ちに11月10日付けで、内閣総理大臣のほか、外務・海軍・逓信・拓務・陸軍の各大臣、朝鮮軍司令官等に「本年７月以降ソ連水域より流出する機雷は北鮮沿岸一帯の日本海に浮流し既に多数の船舶人員の犠牲を出し遂に定期船気比丸遭難の一大参事を現出」しており「ソ連に対し効果的強行交渉を以て今後機雷の流出を絶対に停止」し「日本海の安全保障」保つことを電報で請願した[25]。気比丸事件の影響をうけて、「日本海航路新潟北鮮線」も1941（昭和16）年12月から休航されたが、翌42（昭和17）年春に再開された[26]。

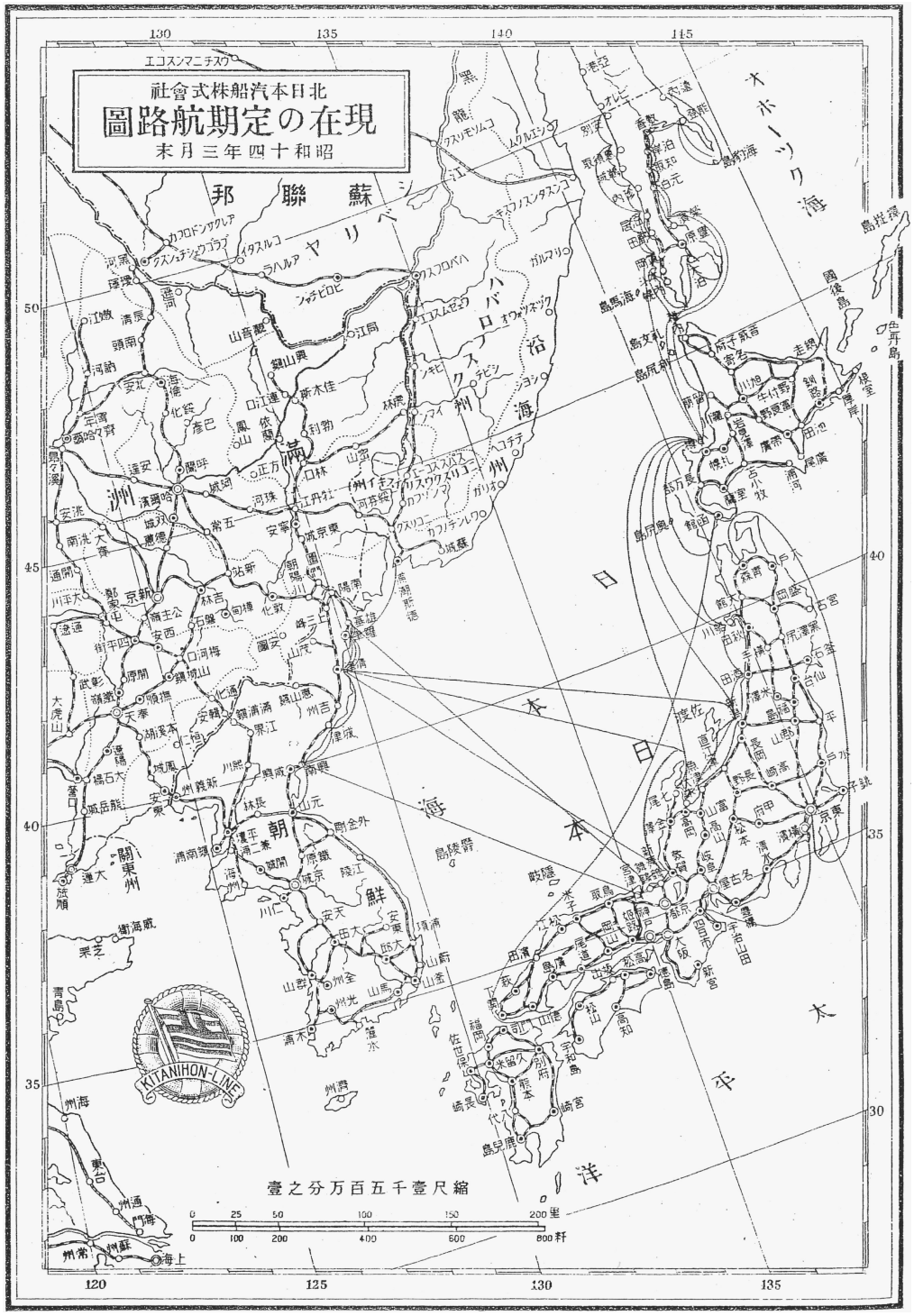
図１は1939（昭和14）年３月現在の北日本汽船の定期航路図である。

⑷　朝鮮総督府命令航路

朝鮮総督府では、朝鮮産業交易の開発進展に資するため「自営航海の域に達」っしない朝鮮航運に補助金を出し「運航を助長」していた。

朝鮮総督府逓信局作成の「1941（昭和16）年12月第79回帝国議会説明資料朝鮮総督府命令航路」によると、41（昭和16）年度４月以降の更新命令の概要は次のとおりであった。「北中支航路の整備充実を図ると共に近時朝鮮特産物の台湾への進出目覚しき実情なるに照応し

図１　北日本汽船定期航路図（1939年３月末）



出処：北日本汽船株式会社編『北日本汽船株式会社二十五年史』（1939年）、挿入図。

表５　朝鮮総督府命令航路（北鮮内日本線）

路名・線名	北鮮敦賀線	北鮮新潟線
起点	雄基又は羅津	雄基又は羅津
寄港地	清津、城津、元山、	清津、城津、西湖津、元山、
	敦賀、舞鶴、境	伏木（復航）、新潟
	元山、城津	元山、城津
帰航	雄基又は羅津	雄基又は羅津
臨時寄港地	清津（復航）、漁大津、新浦、西湖津、長箭及宮津	清津（復航）、漁大津、新浦、七尾及敦賀
航海回数	月１回以上、年20回以上	月１回以上、年20回以上
経営者	朝鮮郵船	朝鮮郵船
船種	鋼製汽船	鋼製汽船
最強速力（海里）	12	11
総トン数トン以上	2,000	1,000
隻数以上	1	1
補助金（円）	30,000	10,000
船名総トン数	慶安丸　　2,084総トン	休航中
命令期間	自昭和16年４月１日 至昭和17年３月31日	自昭和16年４月１日 至昭和17年３月31日

注１：北鮮新潟線は昭和16年12月１日現在休航中である。
注２：朝鮮総督府逓信局「命令航路一覧」『昭和16年12月第79回帝国議会説明資料』（『朝鮮総督府帝国議会説明資料第６巻』、不二出版、1994年、290-291頁）から作成。

台湾直通航路の開設を図る」とし、この影響により北鮮敦賀線の航海回数が縮小された[27]。

表５は1941（昭和16）年度の北鮮敦賀線及び北鮮新潟線の命令内容である。いずれも朝鮮郵船が受命しており、航海回数は月１回以上、年間20回以上であった。北鮮敦賀線は雄基又は羅津を起点として、北鮮各港を寄港し敦賀等と往復していた。北鮮新潟線は同じく雄基又は羅津を起点として、北鮮各港を寄港し新潟から伏木を経由し雄基又は羅津に帰港した。12月１日現在休航中となっているが、いつからかは不明である。

次の表６は、1936（昭和11）年度から1940（昭和15）年度の北鮮敦賀線及び北鮮新潟線の業務成績と収支計算の一覧である。北鮮敦賀線は1936（昭和11）年度２隻で34回航海したが補助前の収支で損失を出したため、翌年度１隻で22航海に減じている。１航海当たりの貨物は1936（昭和11）年度2,153トンであったが、1940（昭和15）年度は4,338トンと毎年度増加している。同じく船客については1937（昭和12）年度の86人が最も多く、1940（昭和15）年度はわずか14人であった。北鮮新潟線は1936（昭和11）年度、37（昭和12）年度とも補助金を入れてもなお損失を出している。１航海（往復）当たりの貨物は1936（昭和11）年度2,234トンであったが、1940（昭和15）年度は5,747トンと毎年度増加している。船客については1938（昭和13）年度の48人が最も多く、翌39（昭和14）年度はわずか14人であった。旅客輸送については北鮮新潟線に配船された新京丸の旅客定員が182人であったことをみると極めて低調であった。

日中戦争期の日本海航路は、船舶の大型化などにより毎年度改善が加えられてきたが、新

表６　命令航路業務成績及び収支計算

北鮮敦賀線

年度	使用船数	総トン数	航海回数	航海延浬数	荷物トン数	船客人員	収入	支出	差引損益	補助金	差引損益
11	2	3,717	34	53,709	73,201	1,797	273,558.68	355,160.31	－81,601.63	117,000.00	35,398.37
12	1	2,091	22	34,936	49,761	1,894	291,680.72	339,455.67	－47,774.95	74,952.35	27,177.40
13	1	2,091	22	34,608	62,204	1,349	437,326.78	423,955.90	13,370.88	70,117.00	83,487.88
14	1	2,131	17	26,577	71,555	612	555,500.69	483,104.14	72,396.55	47,666.63	120,063.18
15	1	2,131	18	29,542	78,091	250	738,004.94	582,866.72	155,138.22	39,999.94	195,138.16

北鮮新潟線

年度	使用船数	総トン数	航海回数	航海延浬数	荷物トン数	船客人員	収入	支出	差引損益	補助金	差引損益
11	1	2,131	24	34,604	53,617	475	182,063.83	221,815.64	－39,751.81	20,000.00	－19,751.81
12	1	2,131	21.5	32,845	67,493	429	348,940.48	373,857.67	－24,917.19	16,985.75	－7,931.44
13	1	2,116	21	30,710	76,681	1,005	469,661.13	393,786.73	75,874.40	16,666.64	92,541.04
14	1	2,131	19	27,904	83,945	269	604,383.16	291,860.57	312,522.59	15,833.30	328,355.89
15	1	2,131	6	10,816	34,484	154	325,083.08	218,513.99	106,569.09	6,000.00	112,569.09

注１：収入、支出、差引損益、補助金、差引損益欄の単位は円。
注２：朝鮮総督府逓信局「命令航路ノ状況、業務成績、収支計算」『昭和16年12月第79回帝国議会説明資料』（『朝鮮総督府帝国議会説明資料第6巻』、不二出版、1994年、284－285頁）。

潟北鮮線はさらに使用船舶数と航海度数の増加により改善が進められた。1938（昭和13）年８月と国策会社日本海汽船が設立された1940（昭和15）年に大きく変化した。日本海汽船の設立は日本海航路が一元的に管理統制された大きな転換点であった。

２　日本海航路の課題と対応

本章では、日本海航路に関して様々な懇談会等が開催され議論がなされている。主要な論点は、航路の拡充、船舶の改善、港湾の整備拡充などであった。

表７　経路別比較表

区　　分	上野	（鉄道）	新潟	（船舶）	清津	（鉄道）	新京	合　計
距　　離（Km）		332.1		903.8		660.5		1,896.4
所要時間（時間：分）		9:14		40		18:17		67.31
平均時速（Km）		36.0		22.6		36.1		28.1
料　　金（円．銭）		4.11		15		11.6		30.71
	東京	（鉄道）	敦賀	（船舶）	清津	（鉄道）	新京	合計
距　　離（Km）		494.4		872.3		660.5		2,027.2
所要時間（時間：分）		12:05		40		18:17		70.22
平均時速（Km）		40.9		21.8		36.1		28.8
料　　金（円．銭）		5.5		15		11.6		32.1
	東京	（鉄道）	神戸	（船舶）	大連	（鉄道）	新京	合計
距　　離（Km）		589.5		1,599.0		701.4		2,889.9
所要時間（時間：分）		14:32		68		16:20		98.52
平均時速（Km）		40.6		23.5		42.9		29.2
料　　金（円．銭）		6.21		19		10.9		36.11
	東京	（鉄道）	下関	（船舶）	釜山	（鉄道）	新京	合計
距　　離（Km）		1,097.1		240.0		1,530.4		2,867.5
所要時間（時間：分）		27.50		7.30		37.50		73.10
平均時速（Km）		39.4		32.0		40.5		39.2
料　　金（円．銭）		9.57		3.55		23.72		36.85

注：都築藤一郎「日満最捷路の意義と新潟、北鮮航路問題に就いて」『港湾第15巻第１号』（1937年）56-57頁から作成。

はじめに議論の場に課題となる日本海航路を利用した場合の所要時間等を確認したい。表７は東京（上野）から新京までの経路別の、距離・時間・料金の比較表である。鉄道、船舶をとおしての平均時速を比較すると、下関・釜山を経由する経路が平均時速39.1キロメートルに対して、他の経路は平均時速28～29キロメートルと10キロメートルも遅くなっている。海上の距離、船舶の能力に課題をみることができる。また、この表では現れていないが新潟・清津あるいは敦賀・清津を経由する経路は、船車の連絡が悪いことも課題であった。

⑴　日本海商業委員会発足から日本海経済連盟第１回総会での議論

ここでは、国策会社日本海汽船が設立されるまでの間に開催された懇談会等の議論をみてみよう。日本海商業委員会は、富山県対岸貿易拓殖振興会頭と新潟商工会議所会頭の要請を受けた日満実業協会が、1935（昭和10）年10月に発足させた。構成員は、新潟・富山・石川・福井・長野・山形・秋田・北海道と清津・羅津・雄基の各商工会議所・市当局などであった。また後援機関は対満事務局・農林省・商工省・鉄道省・逓信省・陸軍省・海軍省・大蔵省、朝鮮総督府・満鉄鉄路総局であった。

11月22日に開催された第１回委員会では、日本海側地域からの出席者が、地域の主張を繰り返した。主催者側が、日満最短ルートの実現が国策的意義を有することを強調することにより、日満貿易振興のために、海上運賃低減、陸上運賃低減、時間の短縮、通関手続きの簡素化などを模索することで一致をみた。また満洲移民のルートとして日本海直行航路の活用を関係当局に建議した[28]。

1938（昭和13）年５月には日満実業協会が主催する日本海経済懇談会が開催された。中心問題は日本海航路の改善であった。朝鮮総督府逓信局長山田忠次は、日本海の定期航路には朝鮮郵船・嶋谷汽船・北日本汽船・北陸汽船・日本海汽船の５社が合計10隻、25,000トンの船舶を運航しているが、もっと増やす必要があると述べた。貨物の取扱量を改善するためには新潟と敦賀から羅津への直行便を整備拡充することが「焦眉の急」となっていたのであった。これに対して北日本汽船会社の野村治一良社長は、最快速船の就航計画を進めたが、新潟港の出入りに問題があり、優先順位から日本海航路に回す余裕がなかったとした。運賃が高いのは、滞船のためである。清津港では滞貨が程度を超えており、積荷の制限を要求されている。港湾設備を改善する必要性を訴えた[29]。

翌39(昭和14)年８月には新潟市で日本海経済連盟の第１回総会が開催された。第一のテーマは「日本海国策海運会社創立促進方建議の件」であった。「どうにもできない状態」にある日満交通の現状打開のためには、国策会社の設立によって滞貨を減らし、税関の処理を円滑化し、優秀線を配船して航路をスピードアップし、かつ航海回数の増加が必要であるとした。また日本海側の港湾を早急に修築し、港湾の諸設備を重点的に充実することを訴えた。港湾と背後地との交通機関を整備し、交易の基盤となる産業を振興しなければならない、とした[30]。

⑵　日満交通懇談会の議論

ここでは、日本海汽船が営業を開始してから７ヶ月が経過した1940（昭和15）年９月に新潟市で開催された日満交通懇談会で交わされた意見・要望等から、日本海航路が抱えていた課題について検討する。

ア　懇談会の概要

日満交通懇談会は９月28日、29日の２日間開催された。参会者は、日満交通関係業者（南満州鉄道株式会社、大阪商船、日本海汽船など）、日満交通利用者（商工会議所（日本、名古屋、大阪、京都、敦賀、福井、舞鶴、新潟、元山、羅津、清津）、伏木商工会、商工公会（新京、吉林、牡丹江）、新潟東亜貿易協会、日満実業協会、三井物産、三菱商事など）、日満政府交通関係官（企画院、対満事務局、内務省、大蔵省、陸軍省、海軍省、逓信省、鉄道省、朝鮮総督府など）、その他、清津府、新潟県、富山県、福井県、新潟市、舞鶴市、敦賀市、伏木町など総勢193名であった。

懇談議題は「日満間日本海交通路の総合的強化拡充に就いて」であった。参会者からの提出議題を、次の７件に集約し順次懇談した。①日満間日本海交通路の総合的強化拡充、②海陸連絡方法の円滑化、③臨港交通機関の統制、④荷役能力の合理的強化、⑤日満間船舶増備拡充及運航改善、⑥連絡港の拡修築、⑦輸送の安全正確を期する方策であった。

イ　課題に対する具体的な議論

主催者の代表として東亜経済懇談会理事中野金治郎は、日本海交通路の課題を次のように認識していた。貨客の輻輳に適応するためには、集中している交通路に対して合理的な規制を行う必要があり、日本海各交通路を整備拡充することにより日満交通運輸の完璧を期さなければならないとした。東亜経済懇談会として日本海ルートの総合的強化拡充方策を関係官民一体となって協議し具体的な実践を期待した[31]。

航路の改善については、日発と新たな航路の開設について議論された。

日発については、長崎惣之助（鉄道省運輸局長）から、連帯運輸をするうえで船が日発であって欲しいという要望があった。その理由は、荷物が駅に集まってくるが日発でないと、其の荷物を何処かに保管して置かなければならない。それが３日置４日置ということであっては、駅は貨物の置場に困るということであった[32]。長崎の言う日発は理想であるが、より現実的な敦賀清津間を隔日運航の提案がなされた。

中村謹平（羅津商工会議所理事）は、奇数日には敦賀を出発し、偶数日には新潟を出発するということになれば毎日清津または羅津のいずれかに船が入ることになる。こういうことが考えられる[33]と敦賀北鮮線の隔日運航を提案した。

水島計次郎（清津商工会議所副会頭）は中村に同調し次のように述べた。日満間船舶増備拡充及び運航改善は理想であるが、現在の船腹の関係からこれはなかなか実現は困難である。新潟からは隔日に運航されており、清津からも隔日に運航されれば、新潟からは羅津に先航し、敦賀からは清津に先航し満洲北部に行く。これによって初めて完璧となる。荷役に

ついて改善に向け検討中であり、船車連絡の支障を除去する努力をしており、近日中に船車連絡が円満にできるようになる。日本海汽船においても清津を隔日、敦賀を隔日となるよう船の増配を願いたい。必ずしも大型船ではなく中型の優秀船でよいので速やかに増配を願いたい[34]と隔日運航での航路改善を要望した。

これに対して、渡邉浩（逓信省管船局航路課長）は逓信省の考え方を次のように説明している。日満間の連絡を一日も早く日発にしたいが、新潟港の現状では日発は新潟北鮮線では早急な実現はできない。さし当たっての目標は新潟北鮮線の隔日運航と同時に敦賀北鮮線を隔日運航にしたいというものであった[35]。

新たな航路の拡充では、藤岡喜一郎（元山商工会議所会頭）から元山を起点とする新たな航路が提案された。平元線が近く開通し、満浦線を経て通化、四平街に通ずる。中満地方との物資の交流が盛んとなる。元山は新たな対満貿易の拠点となる。従って新たなルートが必要であるというものであった[36]。

これに対し、黒田吉夫（朝鮮総督府逓信局海事課長）は朝鮮総督府として日本海航路の拡充を元山港以南の港で行いたいという考えをもっている。しかし船腹不足のため、朝鮮総督府の命令航路をさらに元山に配給することは困難である[37]とした。

また渡邉浩（逓信省管船局航路課長）は、元山から内日本との航路については、現行の清津港碇泊中に元山に廻航するという程度では、不十分ということだと思う。伏木方面との直通航路の開設を予定している。しかし現在のように船腹が極度に不足している場合は、ある航路を開くと荷物が直ぐにその航路に移動する場合は他の方を削減しても配船を考えている。まず航路を開設してその後に漸次荷物が集まるというような状況では要望を差し控えて欲しい[38]と牽制している。

伏木港への船腹の増加について西東慶治（富山県河港課長）は次のように要望した。新潟港は関東を背景に、敦賀港は関西を背景としている。伏木港は貨物港でいこうというので、盛んに工場を作って貨物を主とすることに決めた。貨物港として他とは争わないとしていた。しかし外部から伏木港からも移民を送り出せということになり、200人の移民客で満船の状態である。日満連絡、東亜共栄圏の観点から、定期船の増配を大いにやって欲しい。速力の速いものなどといわない。とにかく船腹の増配に考慮願いたい[39]というものであった。

日本海航路に対する認識の低さの指摘と日本海汽船の姿勢を質す発言がなされた。川上胤三（大阪商工会議所交通部長）は、日本海ルートについては、一般的には認識されていない。認識していても、日本海諸港の設備が完全とはいえないことから利用する気持ちにならないのではないか。日本海汽船は東京を中心にしている感がある。国策会社である日本海汽船は、大阪、名古屋に集荷場あるいは代理店を置き、荷主に対して活用を働きかける必要がある。これらを考えているか[40]というものであった。

これに対して筑島信司（日本海汽船株式会社専務取締役）は、北陸、山陰、東北方面の工業が発達していないため日本海側の諸港は地場での集荷が困難である。従って将来日本海航

路の拡充強化を図るためには、大阪、神戸、名古屋の荷物を日本海諸港に集荷する必要がある。代理店は設置しているが集荷の機能を発揮するに至っていない。将来は集荷機関を都市に整備して国際港にしたい[41]と弁明している。

船舶の改善については、老朽船の更新と総トン数７千トンの大型船舶に関して議論となった。

渡邉浩航路課長は、老朽船の更新の必要性について具体的な事例を示しながら説明している。日本海航路各船の航海所要時間の状況をみてみると、最も優秀な月山丸は大体38時間乃至42時間で運航している。1940（昭和15）年４月から最近（９月）まで月山丸が遅れて列車に接続できなかったことはほとんどなかった。一方最も古い天草丸は、連絡が完全にできたということはほとんどなかった。１日も早く老朽船を優秀な新造船に入れ替えたいと述べた[42]。

これに対して築島信司日本海汽船専務は、次のように説明した。天草丸は日本海汽船の所有ではなく、傭船である。新造船の白山丸が運航できる見込みであるので、これと交替させる予定であるとした[43]。

日本郵船と新潟東亜貿易協会は、総トン数７～８千トン級、速力17～18海里の大型で優秀な船舶を日本海航路に配船すべきだとの議題を提出した。

これに対して渡邉浩航路課長は、日本海航路が日本海汽船の経営になって、配船や航海度数が従来の倍になって改善されている。さらに配船増加、航海度数の増加あるいは優秀船の配置を希望する前に、港の状況を確認すべきだとした。発言の途中で内務省土木局技師岡田静夫に説明を求め、新潟港の拡築計画が1941（昭和16）年度から施行する予算890万円で、水深８メートル50、岸壁を４マスを作り、７千トンの船舶の着岸に支障がないものであることを確認した。そのうえで、現状では７千トンという船を配船しても港に入れない。新潟商工会議所、新潟県提出の７千トン級の船をもってこいというのは、港ができてからとして欲しい。港のことを考えずに、船の配置、船腹の増加の話をしていただいても致し方がない。何時そのような施設ができるかを教えてもらえば、それに対応すると突っぱねた。さらに逓信省としても貨物や旅客動きから７千トン級の船舶が必要と考えるが、現状で７千トン級の船建造すれば敦賀へ配船することになるとまで発言した[44]。

これに対して、安井誠一郎（新潟県知事）は、次のように反論している。新潟県の提案は、航路の拡充の問題だけではなく、港、荷役の連絡、港の拡築全般について提案をしている。できるだけ早く新潟の港を拡築して７千トン級の船が着くよう配慮願いたい。このことは1938（昭和13）年度の閣議決定の直後から政府が措置をしなければならない問題であった。890万円で対応するといっているが、この程度では不足である。内務省でも来年度（1941年度）において７千トン級の船舶が着岸する計画に対応する新しい拡築計画を大蔵省に要求している。新造船の建造が１～３年も要している。建造中の白山丸は10月初めには就航しているはずであったが、来年の２月末と半年ないしは何ヶ月も延びている。物資不足の際である

ができるだけ早く完成するよう要望した[45]。政府の責任に触れながら新潟の要望を述べている。議論となった白山丸は、この懇談会の時点での完成予定時期からさらに半年後の1941（昭和16）年８月に竣工した。

野村治一郎（日本海汽船株式会社社長）は日本海汽船の立場について次のように述べた。航路の問題、船舶の問題については官庁の命によって動かすということ立場になっている。日中戦争下であり、日本の全船舶が国家の管理に移った。運用については、政府の指示のとおりに実施するという状態である。更に現在は、欧州大戦の影響をを受け日本はいま船腹が非常に払底している状況である[46]。

野村の発言では海運界の統制が進んでいるうえ、国策会社としてさらに政府のコントロール下に置かれ、自由にならない状況が伺える。

日満交通懇談会の評価について、清津商工会議所の水島計次郎副会頭は『清津経済月報第60号』に次のように報告している。逓信省の渡邉航路課長から敦賀北鮮線は1941（昭和16）年度から２隻増配し隔日運航の計画が示されたこと、また朝鮮総督府の立場より黒田海事課長が逓信省に対し、敦賀及び伏木と清津との航路に至急増配するよう要望がなされたことで、清津の当面する重要問題に政府当局の方針が判明し大なる収穫があったとした。ただこのような方針も何時、如何に変わるか楽観できず、引き続き運動は継続する必要があるとしている[47]。翌41（昭和16）年１月に、清津府伊、清商工会議所会頭、敦賀市長代理、敦賀商工会議所副会頭らが出席した清津敦賀両地公職者大会で、敦賀清津間航路定期船の両港日発運航の急速実現を決議し、逓信大臣、陸軍大臣、企画院、日本海汽船、朝鮮総督府などに陳情した[48]。

⑶　日本海経済懇談会の議論

1941（昭和16）年６月３日から５日までの間、牡丹江で日本海経済懇談会が開催された。「日本海ルート敦賀・北鮮線の羅津先航並に新潟・敦賀両航路の日発実施要望」の件が提案された。この敦賀北鮮線の羅津先航問題は清津にとっては受け入れがたい問題であった。

羅津側から「新潟北鮮線は日本汽船の設立と同時に国策に基づき羅津先航を実施したにかかわらず、敦賀北鮮線は依然として清津先航」であり、船客が地理的、時間的な損失を被っている。さらに「100万戸500万人の開拓移民輸送」という国策遂行に支障ある。したがって「速かに、諸航路を羅津先航とし海陸交通の一元化を図られたい」と述べた。これに対して清津側は「敦賀・清津線の清津先航は歴史的必然」であり、「日本海航路を開拓して今日に到らしめたものは清津と敦賀両港」である。日本海ルートは「移民輸送だけがその使命のすべてでは無く、北朝鮮の開発という使命」もある。また「日本海連絡輸送系統というものを、単純に羅津中心に一元化することは地方事情を無視するも甚だしい、よろしく日本海ルートは多角形でなければならぬ、或は近き将来において中満ルートを経由して、元山港も日本海ルートの上に浮び上って来るであろう、日本海問題に関して排地的な狭間を主張することは

よろしくない」と反対意見を述べた。この問題に対する逓信省の見解は次のようなものであった。逓信省管船局長からの電文は「当省においては新潟北鮮線は清津先航の方針を持しをれるものにして、将来情勢の推移に伴いこれが変更の必要を生じた場合はその際において考慮することと感じたく－管船局長」[49] であった。逓信省の方針では新潟北鮮線も清津に先航させようというものであった。

まとめ

本稿では、日中戦争勃発前後からアジア・太平洋戦争開始前までの間の日本海航路について、その実態を運航会社、使用された船舶、寄港地、航海度数などの推移を検討した。

日中戦争勃発時には、日本海汽船、北日本汽船、北陸汽船及び朝鮮郵船が、それぞれ逓信省、富山県、石川県、朝鮮総督府から補助を受け、命令航路として日本海を横断し日本海側の新潟、伏木、敦賀と北鮮三港などを結ぶ航路を運航していた。各航路とも月１回から３回という定期航路であった。新潟北鮮線と敦賀北鮮線は船舶の大型化などで、増大する旅客輸送に対応して航路の改善がなされていた。特に新潟北鮮線は、1938（昭和13）年の幹線航路としてまた移民輸送航路としての指定、1940（昭和15）年の国策会社日本海汽船の設立を契機に、航路が大きく改善された。しかし、船舶の改善には港湾施設の改善が進まず、また船舶の建造も大きく遅れるなど、時代を背景とした限界が明らかとなった。

航路等の改善に対する当時の人々の認識と期待については、懇談会などの発言ではそれぞれの地域の主張が繰り返された。地域間での主張の相違も明らかになっている。これらに対して行政側はそれなりに答えたり、また行政側の方針を明らかにした場面も伺えた。

1940（昭和15）年９月の日満交通懇談会の席上、主催者である中野金次郎が「日本海ルートの総合的強化拡充方策を関係官民一体となって協議いたしまして幾分なりとも具体的実践を期待している」と述べていたが、この期待に応えることができたのであろうか。さらに検討する必要がある。

（１） 芳井研一『環日本海地域社会の変容』（青木書店、2000年）。第12章。

（２） 白木沢旭児「戦前期の日満交通路　―「日本海湖水」―」『福井県文書間研究紀要５』（2008年）。福井県文書館の講演を記録したもの。

（３） 鉄道省『昭和十年度鉄道統計資料』第一編（1936年刊、日本経済評論社復刻、1992年、99～100、110、128、141、172頁）、鉄道省『昭和十一年度鉄道統計資料』第一編（1938年刊、日本経済評論社復刻、1992年、107、115、134、148、173頁）、鉄道省『昭和十二年度鉄道統計』第一編（1939年刊、日本経済評論社復刻、1992年、98、106、125、140、167頁）、鉄道省『昭和十三年度鉄道統計』第一編、（1940年刊、日本経済評論社復刻、1992年、98、106、125～126、141、168頁）、鉄道省『昭和十四年度鉄道統計』第一編（1941年刊、日本経済評論社復刻、1992年、103、112、132～133、149、176頁、鉄道省『昭和十五年度鉄道統計』第一編（1942年刊、日本経済評論社復刻、1992年、104、112、132～133、148、176

頁)、鉄道省『昭和十六年度鉄道統計』第一編（1943年刊、日本経済評論社復刻、1992年、97、105、124～125、140、168頁)。

（４） 拙稿「「日本海航路新潟北鮮線」乗船客の検討『現代社会文化研究　第43号』（新潟大学大学院現代社会文化研究科、2008年）

（５） 新潟市編『新潟開港百年史』（1969年）325～326頁。

（６）『新潟新聞』昭和15年４月23日付。

（７） 西部満林会・東部満林会編『満洲　満林の追憶』（1993年）72-73頁。

（８）『新潟新聞』昭和15年12月７日付。

（９）『新潟新聞』昭和15年８月27日付。

(10) 同上、317頁。

(11) 北日本汽船株式会社編『北日本汽船株式会社二十五年史』（1939年）327-328頁。

(12) 同上、87-90頁。

(13) 同上、95-96頁。

(14) 同上、96-97頁。

(15) 同上、140頁。

(16) 同上、323頁。

(17) 日本海汽船株式会社社史編集委員会編『日本海汽船株式会社五十年史』（1990年）12頁。

(18) 同上、12頁。

(19) 同上、14頁。

(20) 国策会社設立への官民一体の運動では、1939（昭和14）年８月24日新潟商工会議所において新潟、伏木、敦賀、清津、羅津、雄基の６港（城津はオブザーバーとして出席）による「日本海六港懇談会」が開催された。この懇談会には60余名が出席し羅津商工会提出の「日本海国策会社実施促進要望ノ件」等が審議されている。清津商工会議所からは四元嘉平次会頭等が出席している（「日誌」『清津経済月報』第48号、1939年９月、７～８頁)。

(21) 前掲『北日本汽船株式会社二十五年史』141頁。

(22) 同上、141頁。

(23) 同上、15頁。

(24) 同上、19～20頁。

(25) 清津商工会議所編『清津商工会議所史』（1944年）235、240頁。

(26) 「清津商工会議所史ノオト（21）昭和17年」清津商工会議所編『清津経済月報』第92号、1943年７月、27頁に記載されている、５月４日付け満洲国政府宛に出された、「満洲当局に対する清津の要望」の中に、「更に先に休航中なりし新潟羅津航路も亦復活したる」という記述があり、５月までには再開されていたと考えられる。

(27) 朝鮮総督府逓信局「命令航路ノ状況」『昭和16年12月第79回帝国議会説明資料』（『朝鮮総督府帝国議会説明資料第６巻』、不二出版、1994年、282-283頁）

(28) 芳井研一『環日本海地域社会の変容』（青木書店、2000年）291-292頁。

(29) 同上、299-300頁。

(30) 同上、300-301頁。

(31) 同上、38頁。

(32) 東亜経済懇談会『日満交通懇談会速記録』（1940年）50-51頁。

(33) 同上、124-125頁

(34)　同上、125-126頁。
(35)　同上、134頁。
(36)　同上、63-65頁。
(37)　同上、66頁。
(38)　同上、67頁。
(39)　同上、129-130頁。
(40)　同上、130-131頁。
(41)　同上、131頁。
(42)　同上、51-52頁。
(43)　同上、53頁。
(44)　同上、131-135頁。
(45)　同上、136-137頁。
(46)　同上、167-168頁。
(47)　清津商工会議所編『清津経済月報　第60号』(1940年10月) 8-9頁。
(48)　清津商工会議所編『清津経済月報　第91号』(1943年６月) 15-16頁。
(49)　「日本海経済懇談会報告書」(「京城日報」、1941.6.13 (昭和16)、新聞記事文庫　交通 (08-001))